Cena 50 gr.

PRZEGLĄD BAŁTYCKI

THE BALTIC REVIEW



Ulgowe Wycieczki Morskie Zagranicę.

Pierwszeństwo - uczącej się młodzieży.

Dyrekcja P.P. „ŻEGLUGA POLSKA" zwróciła się do Pana Ministra Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego, proponując zorganizowanie wycieczek zagranicę statkiem „GDAŃSK". Wycieczki te mogłyby się odbyć wiosną w maju i w czerwcu, a także na jesieni we wrześniu, przyczem koszta Dyrekcja P.P. „ŻEGLUGA POLSKA" oblicza nader nisko. stosując wszelkie możliwe ulgi.

Takie podróże obok zaznajomienia młodzieży z morzem (wycieczkę poprzedzałby odczyt), będą mieć duże znaczenie pedagogiczne i kształcące, dając miast podręcznika żywe zetknięcie się z narodami obcemi, naszymi morskimi sąsiadami i z ich bytem, rozszerzając widnokręgi młodzieży jej własnemi obserwacjami. Nie potrzeba dodawać, że zainteresowanie morzem i sprawami morskiemi, jak i zrozumienie ich wzrośnie znacznie, co nie jest dla naszego Państwa i Społeczeństwa obojętnem.

W razie pozostawienia przez Ministerstwo Wyznań Religijnych i Oświęcenia Publicznego terminów wolnych w wyżej wymienionym okresie czasu, różne organizacje społeczne, naukowe, kulturalno-oświatowe, sportowe, zawodowe itp. mogłyby również otrzymać statek na wycieczkę na warunkach ulgowych po porozumieniu się z Dyrekcją P. P. „Żegluga Polska". Oczywiście, do korespondencji w tej sprawie należy przystępować zawczasu, by uzgodnić terminy i organizację.

Państwowe Przedsiębiorstwo „ŻEGLUGA POLSKA".

Zdobywajmy
RYNKI ZAGRANICZNE
bezpośrednio
DROGĄ MORSKĄ!



Zdobywajmy
RYNKI ZAGRANICZNE
bezpośrednio
DROGĄ MORSKĄ!

WARSZAWSKIE TOWARZYSTWO TRANSPORTOWE

Tow. z ogr. odpow.

Telefon Nr. 155 — 55 GDYNIA, ULICA PORTOWA Telefon Nr. 155 — 55

ADRES TELEGRAFICZNY: „WARTRANS"

Załatwia — Ekspedycję lądową i ekspedycję morską, clenie, frachtowanie statków. — Załatwia

Wszelkiego rodzaju przeładowania, tak drobnicowe jak masowe (węgiel, ruda, nawozy sztuczne i t. d.).

Informuje — O wszelkich kosztach przewozowych od franko wagon do fob lub cif — bez obliga i kosztów. — Informuje

Posiada — Pierwszy własny magazyn, znajdujący się w budowie przy własnem nadbrzeżu. — Posiada

PRZEGLĄD BAŁTYCKI

The Baltic Review

Dwutygodnik gospodarczy, poświęcony sprawom morskim

Nr. 3 || Gdynia, dnia 1 października 1928 r. || Rok I

Pod światło

NIESŁUSZNE OBAWY

Coraz częściej spotykamy w prasie gdańskiej i niemieckiej artykuły poświęcone sprawie portu polskiego w Gdyni. Często autorzy tych artykułów stwierdzają objektywnie wielkie postępy pracy w ten skrawek ziemi włożonej, przewidując powstawanie nowego nowoczesnego portu nad Bałtykiem. Inni jednak, powodowani widocznie szowinizmem, pisząc o Gdyni twierdzą, że Polska buduje swój port tylko dlatego, aby uniezależnić się od portu gdańskiego. Takie zapatrywanie wygłasza też częściowo prasa gdańska. W ostatnim czasie zauważyliśmy, że również poważne niemieckie pisma fachowe patrzą na Gdynię jako ośrodek polskiej ekspansji morskiej, który zdystansować ma Gdańsk.

Tu trzeba nam zaznaczyć, że prasę niemiecką informują o Gdyni korespondenci zamieszkali stale w Gdańsku. Otóż stwierdziliśmy, że wszystkie artykuły prasy gdańskiej oraz pojawiające się w prasie niemieckiej, tak codziennej jak i tygodniowej, pisane przez tychże korespondentów, cechuje ton nieprzyjazny w stosunku do naszych zamierzeń i działalności w kierunku morza. Natomiast artykuły pisane przez dziennikarzy i publicystów niemieckich, którzy naocznie przekonali się o tem, czem jest i ma być Gdynia, cechuje duża objektywność a nawet pewien podziw dla przedsiębiorczości i energji polskiej, który tu znaleźli dowody.

Dlaczego więc ci wszyscy, którzy mieszkając w Gdańsku, starają się przedstawić nasze wyczyny w dziedzinie morskiej w złem świetle? Dlaczego twierdzą, że Gdynia coraz bardziej staje się konkurentem Gdańska, bo już obecnie, jeśli chodzi o rozbudowę „prześcignęła wszystkie porty bałtyckie" („Gdingen hat alle Ostseehäfen überholt" Hansa nr. 35.)

Prasa gdańska i niemiecka niema powodu skarżyć się na rzekome niebezpieczeństwo grożące Gdańskowi ze strony Gdyni gdyż,

1) Polska dla eksportu swych surowców i swej nadprodukcji towarów już obecnie potrzebuje nie jednego a kilku portów,

2) wskutek ciągłego i silnego rozwoju gospodarczego w kraju Polska stale zwiększać będzie swój eksport,

3) Gdańsk dzisiaj już nie jest nawet w stanie rzeładowania tego, co Polska wywieść może i musi.

Jeżeli porównamy statystyki ruchu portowego Gdańska z ostatnich lat przed wojną ze statystykami lat ostatnich stwierdzimy, że ruch portu gdańskiego wzmógł się dzięki Polsce trzykrotnie. Gdyby nie Polska, Gdańsk nigdy nie byłby osiągnął tego stopnia rozwoju jaki posiada obecnie. Podczas kiedy roczny ruch okrętowy w porcie gdańskim w r. 1913 wyncsił 2 miljony n. r. t. to w roku 1926 liczba ta podniosła się do rekordowej wówczas wysokości 7 miljonów n. r. t. Cyfry te najlepiej ilustrują nam, że Gdańsk tylko Polsce zawdzięcza swój wspaniały rozwój.

Nie Gdynia dla Gdańska jest konkurentem, lecz przeciwnie Gdańsk dla obecnej Gdyni stanowi, nie powiemy groźnego, lecz w każdym razie silnego konkurenta, Gdańsk bowiem posiada wszelkie techniczne urządzenia portowe, dobrze wpracowany personel portowy, tradycję starego portu, poważne firmy, które pracują w handlu morskim od dziesiątek lat. Gdynia natomiast do niedawna tego wszystkiego nie posiadała. Wszystkie wzmiankowane czynniki zapoczątkowano dopiero kilka lat temu, przeładunek towarów uskutecznia się częściowo dzisiaj jeszcze środkami

CENTRALNA DROGERJA

J. CZEPCZYŃSKI, Poznań

SKŁAD DETALICZNY:
Stary Rynek 8, Telefon Nr. 3324 i 3315.
Grochowe Łąki 3, Telefon Nr. 3353.

MAGAZYNY HURTOWE:
Woźna 23, Telefon Nr. 3238.

Najtańsze źródło zakupu dla każdego.

Wody mineralne, prawdziwe i sztuczne. Sole i ługi do kąpieli. Kąpiele węglikowe. Ekstrakt jodłowy do kąpieli.

Perfumy. Mydła toaletowe. Wody - - kolońskie. Pudry. Szminki. - -

Oliwy i tłuszcze do maszyn. Benzyna. Nafta. Carbolineum. Sole dla bydła. Kreda na paszę. Fosforan wapna.

Wszystko w wielkim wyborze. :-: :-: Wszystko w wielkim wyborze.

JEDYNIE U

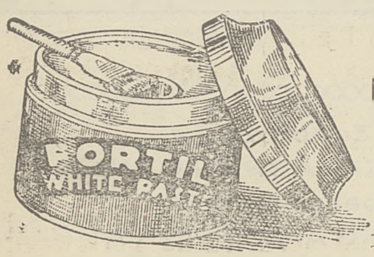
P. ANFLINKOWEJ W GDYNI

ULICA ŚWIĘTOJAŃSKA 59

KUPISZ TOWAR DOBOROWY!

BIELIZNA DAMSKA - MĘSKA - POŚCIELOWA
I DLA DZIECI WŁASNEJ WYTWÓRNI
WYROBY WŁÓCZKOWE - TRYKOTY - KOŁDRY
FIRANY - POŃCZOCHY - RĘKAWICZKI.

FABRYKA POZNAŃ, UL. CZARTORJA 2. TELEFON 3897.



Najidealniejszy klej biurowy

Nie wylewa się, nie kapie, nie brudzi, silnie skleja.
Z pędzelkiem, rezerwoarem i nakrywką aluminjową.
Do nabycia także w tubach, w drogerjach i w składach papieru.

Gdzie niema, wprost z wytwórni kleju, **Chemiczna Fabryka Eska** Sp. z. o. o.

B. Śniegocki, Poznań, ulica Fr. Ratajczaka 1-2.

1 słoik kompl. 2,50 zł.

„HOTEL KASZUBSKI" GDYNIA, Kamienna Góra.

Dziś i codziennie o godzinie 9-ej wieczorem

z występami nowozaangażowanych

DANCING

sił artystycznych

Niedosięgniony nowy zespół pierwszorzędnej orkiestry.

W każdą niedzielę i święta od godz. 4,30 po poł.

Fife o' clock

Ceny bardzo przystępne

W każdą niedzielę i święta od godz. 4,30 po poł. urozmaicony występami artystów.

Ceny bardzo przystępne.

Z wysokiem poważaniem
Mench.

Kampanja niemiecka przeciw portom polskim

W numerze 1 naszego czasopisma, w artykule zatyt. „Dodatnie i ujemne strony rozwoju Gdyni“, zapoznaliśmy naszych czytelników z projektowanymi w najbliższej przyszłości środkami przeładunkowemi w porcie gdyńskim oraz podkreślaliśmy potrzebę jaknajszybszego ukończenia budowy kolei Bydgoszcz—Gdynia.

W ciągu ostatnich miesięcy ruch towarowy Gdyni waha się w pobliżu 200 tysięcy tonn miesięcznie, nie wykazując tendencji do większego rozwoju. Ten stan spowodowany jest brakiem odpowiednich połączeń kolejowych pomiędzy portem gdyńskim a obszarem przemysłowym kraju jak już zaznaczyliśmy poprzednio, obecna sieć kolejowa nie jest w stanie obsłużyć jednocześnie dwa tak wielkie ośrodki portowe jak Gdańsk i i Gdynia. Przy obecnym stanie rzeczy zwiększenie dowozu towarów eksportowych do Gdyni mogłoby nastąpić tylko ze szkodą portu gdańskiego, co w żadnym wypadku nie jest wskazane.

Niewątpliwie winniśmy dążyć do jaknajwiększego rozwoju Gdyni, jednak rozwój ten powinien odbywać się kosztem portu gdańskiego, który słusznie, czy nie słusznie nazywamy portem polskim.

Aby odciężyć linję kolejową, łączącą Gdańsk i Gdynię z centrum kraju oraz aby zapewnić Gdyni jaknajlepszą komunikację z okręgiem przemysłowym, przystąpiono do budowy linji kolejowej na odcinku Bydgoszcz—Gdynia. Znaczenie tej linji jest jednakowoż wielkie tak dla Gdyni, jak i dla Gdańska, gdyż obsługują wyłącznie port gdyński, linja ta da możność istniejącem już obecnie połączeniom kolejowym, spełnienia ich pierwotnego przeznaczenia to jest obsługiwania portu gdańskiego.

Jak wynika z powyższego, rozwój portu w Gdyni zależny jest nietylko od samych prac nad budową portu oraz rozbudową urządzeń portowych, lecz również od stworzenia odpowiednich połączeń portu gdyńskiego z ośrodkiem eksportowym kraju. Z tego względu wszelkiemi siłami winniśmy dążyć w kierunku rozbudowy naszego portu oraz racjonalnej budowy dróg komunikacyjnych, bez których przyszły wielki port gdyński skazany byłby na wegetację.

Potrzeby gospodarcze Państwa polskiego są bardzo wielkie. Możliwości rozwoju jeszcze większe. Zaznaczyć musimy, że rozwój życia gospodarczego w Polsce zapowiada się na czas najbliższy jaknajlepiej, a przecież jednym ze wskaźników rozwoju gospodarczego państwa jest jego handel zamorski. Z podniesiem się stanu gospodarczego państwa polskiego wzrośnie jego handel zamorski, wzrośnie wytwórczość polska, produkty której szerokiem strumieniem popłyną przez porty polskie na dalekie rynki zagraniczne, wzrośnie konsumcja wewnątrz kraju i towary zagraniczne skierują się ku portom polskim. Wszystko to razem wzięte przepowiada jaknajlepszą przyszłość tak dla Gdyni jak i dla Gdańska.

Szybkie tempo rozwoju Gdańska i Gdyni nie jest na rękę Niemcom, których porty bałtyckie, a zwłaszcza Szczecin i Królewiec skazane są w wielkim stopniu na zaplecze gospodarcze polskie. Dziś, w dobie wojny celnej polsko-niemieckiej, nasz eksport przez wymienione porty niemieckie spadł do minimum, lecz nie wątpimb w to, że Niemcy usiłować będą przy zawarciu traktatu handlowego z Polską do stworzenia dawnego stanu rzeczy, jaki panował przed rozpoczęciem wojny celnej. Z naszej strony winny być poczynione wszelkie kroki ku temu, aby nasz eksport oraz nasz import kierowany był wyłącznie przez porty polskie i tylko w razie gdyby porty te sprostać nie mogły swemu zadaniu, przez porty obce winniśmy kierować tyle naszego ruchu towarowego, ile wynosi jego nadwyżka nad zdolnością przeładunkową naszych portów.

W obawie o los swych portów Niemcy wszelkiemi siłami zwalczają polską politykę portową. Oczywiście, inne metody stosowane są przez Niemcy w walce z portem gdańskim, inne zaś w stosunku do Gdyni.

Gdańskowi szkodzi się pocichu, głośno zaś wyjawia się współczucie dla „biednego miasta niemieckiego, które walczy bohatersko z przemocą polską“, oraz straszy się Gdańsk „groźną“ konkurencją portu polskiego w Gdyni.

A jakżeż przedstawia się ta „przemoc polska“ i „konkurencja portu w Gdyni“ w świetle cyfr Tak, że Gdańsk ze zwykłego pruskiego „Provinzialstadtu“ został podniesiony obecnie do godności Wolnego Miasta i jednego z pierwszych portów na Bałtyku. Takiego rozwoju Niemcy nie byłyby w stanie nigdy zapewnić Gdańskowi. Niech Niemcy mówią co chcą, lecz fakty przemawiają same za siebie.

Co się tyczy Gdyni, to tu prowadzi się walkę otwartą. Od czasu do czasu na łamach prasy niemieckiej, nawet prasy fachowo morskiej pojawiają się różne poświęcone Gdyni notatki, zadaniem których jest przedstawienie Gdyni jako portu w jaknajgorszem świetle. Wprawdzie fachowość tych notatek i ich prawdziwość wiele pozostawia do życzenia, jednak niewątpliwie szkodzą one Gdyni w opinji zagranicznej. Swieżo została rozpowszechniona w prasie niemieckiej pogłoska, jakoby prace budowlane w porcie gdyńskim miały być wstrzymane z powodu niewypłacenia przez Rząd polski należnych konsorcjum budowy portu rat. Tymczasem praca nad budową portu posuwa się stale naprzód, a o przerwaniu jej nie może być tak samo mowy, jak i o wstrzymaniu należnych konsorcjum wypłat, gdyż sumy na pokrycie kosztów budowy portu zostały z góry wyasygnowane w budżecie Państwa.

Mimowoli fakt ten chce się połączyć z dwoma innemi faktami, godzącemi bezpośrednio w port gdyński.

Tow. Transportowe Polsko - Skandynawskie miało w najbliższym czasie uruchomić nowoczesną wywrotnicę mostową, zdolność przeładunkowa której wynosić miała przeszło 200 tysięcy tonn miesięcznie. Budowa wywrotnicy powierzona została nie firmie polskiej, jak by się tego spodziewać można, lecz firmie niemieckiej. Zaznaczyć musimy, że przemysł polski jest w stanie wybudować takie same, a być może nawet lepsze wywrotnice, jak ta o której jest mowa, tymbardziej więc jest dla nas niezrozumiałem, dlaczego budowa wywrotnicy została powierzona firmie niemieckiej.

prymitywnymi. Jeśli kto, to Gdynia staczać musi ciężką walkę konkurencyjną z Gdańskiem, a stacza ją kosztem ofiar obniżając znacznie opłaty portowe i kalkulując w dziedzinie handlowej o 30—40 proc. niżej aniżeli w Gdańsku.

Mimo to port gdyński rośnie, tak co do rozmiaru jak jego urządzeń technicznych, ruchu okrętowego i wysokości przeładunku. Składają się na to różne przyczyny a przedewszystkiem wielki entuzjazm całego społeczeństwa polskiego, który otacza to „dziecko narodu polskiego“, Gdynię, przez Rząd swój możną i troskliwą opieką. Nikt nie może brać za złe, że przewidując duży rozmach gospodarczy kraju budujemy już dzisiaj własny port, który wespół z Gdańskim przeprowadzać ma nasz im i eksport. Trzydziestomiljonowy naród nie może dla pięknych oczu gdańszczan a raczej szowinistów niemieckich stać w miejscu lecz dążyć musi do stworzenia sobie ujścia i bramy dla szerokiej i na daleką metę przewidującej ekspansji gospodarczej. Niema obawy, aby Gdańsk ucierpiał kosztem Gdyni. O tem zresztą wie dobrze prasa gdańska, a jeśli ciągle pisze inaczej, robi to w każdym razie nie z pobudek gospodarczych lecz chyba po to tylko, aby podtrzymać w swych czytelnikach wrażenie rzekomego niebezpieczeństwa, grożącego Gdańskowi ze strony Polski.

Siły Niemiec na morzu wzrastają

Wywołuje to zaniepokojenie w Anglji.

Rozwój przemysłowy i handlowy Niemiec powojennych, forsowany jeszcze przez konieczność eksportu dla pokrywania spłat odszkodowaniowych, kieruje je na drogę ponownej rozbudowy marynarki handlowej. W tym kierunku od czasu zawarcia pokoju posunęły się Niemcy bardzo daleko, tak, że sąsiedzi ich i konkurenci znowu z pewnym niepokojem zaczynają spoglądać na rosnące wciąż zastępy okrętów handlowych i pasażerskich, prujących wody oceanów i mórz pod republikańską tym razem flagą Rzeszy niemieckiej.

W r. 1914, przed wybuchem wojny światowej, marynarka niemiecka stanowiła 11,3 proc. ogółu flot handlowych całego świata, w tej chwili zaś tworzy tylko 5,7 proc. tego zespołu. Ale... w ciągu r. 1927 dzięki przyrostowi stałemu flota handlowa Niemiec prześcignęła flotę handlową Francji, oraz Włoch wybijając się na przodujące miejsce. Ale... stocznie niemieckie pod względem produkcji zajmują dzisiaj pierwsze po angielskich miejsce w Europie i pracują gorączkowo nad wykonaniem licznych zamówień.

Nie dalej jak miesiąc temu spuszczono na wodę w Bremie, w odstępie jednego tylko dn., co się rzadko zdarza w stoczniach, dwa wielkie okręty pąsażerskie transatlantyckie, każdy o pojemności 46,000 tonn. Tak więc w jednym tylko miesiącu wzrosła pojemność floty handlowej niemieckiej o 100,000 tonn przeszło. I znów jak przed wojną, rozpoczął się wyścig konkurencyjny dwóch największych towarzystw żeglugowych niemieckich — Norddeutscher Lloydu w Bremie i t. zw. Hapagu w Hamburgu. Wyścig ten odbywa się przy nakładzie dziesiątków miljonów marek i polega na tem, kto większe i szybsze i bardziej luksusowe parowce transatlantyckie spuści na wodę.

Rozmiary i charakter uroczystości w Bremie przy chrzcie nowych okrętów, obecność i mowa Hindenburga wykazują na znaczenie, jakie przypisują Niemcy odbudowie swej marynarki i na dążenie ich do zajęcia stanowiska przodującego konkurenta potęg morskich, Anglji i Stanów Zjednoczonych.

Jakkolwiek Niemcy pod względem pojemności swej floty handlowej zajmują dzisiaj miejsce w zespole światowym niezbyt jeszcze wybitne (5,7 proc.), to nie zmienia to faktu, iż ich flota handlowa jest dzisiaj tylko o miljon tonn mniejsza od przedwojennej. Ale w tem przesunięciu procentowego udziału odegrały rolę decydującą Stany Zjednoczone, które po wojnie zwiększyły do tego stopnia swą flotę handlową, iż z 9,4 proc. (1914) skoczyła ona do 21 proc. (1928). Wzrost floty amerykańskiej sprawił, iż wszystkie proporcje uległy w tej dziedzinie zmianie. Potężna flota handlowa W. Brytanji, która przed wojną była największa ze wszystkich i stanowiła 41,6% flot całego świata, stanowi dziś tylko 30.3 proc.

Tak więc dzięki rozwojowi floty handlowej Stanów Zjednoczonych zwężyły się granice dotychczasowej hegemonji brytyjskiej na morzu. Wyzyskując tę okoliczność, nie bez pewnej intencji politycznej zaprosił Lloyd bremeński ambasadora Stanów Zjednoczonych, Shurmana na uroczystość spuszczenia na wodę obu nowych lewjatanów morskich. Nie bez kozery przeto pewne pisma angielskie i francuskie doceniają krytycznie uroczystości bremeńskie. Widmo konkurencji niemieckiej znów zaczyna niepokoić City londyńską

Nasz import z Niemiec

Szczecińska „Ostseezeitung“ podaje ciekawe dane, ilustrujące silny wzrost eksportu niemieckiego do wschodniej Europy. Z podanych cyfr interesują nas te, które dotyczą eksportu niemieckiego do Polski. W num. 2 naszego **P r z e g l ą d u B a ł t y c k i e g o** w artykule p. t. „Brak rozwagi czy zła wola“ podaliśmy cyfry bilansowe handlu polsko-niemieckiego za pierwsze półrocze 1928 r. i wskazaliśmy na ujemną stronę tego bilansu dla Polski.

„Ostseezeitung“ na zasadzie niemieckich danych urzędowych podkreśla, że przywóz z poszczególnych części Polski w stosunku do lat ubiegłych zwiększył się nieco, natomiast znaczny wzrost wykazuje eksport niemiecki do tychże części Polski. Następująca tabela ilustruje to w cyfrach:

z Niemiec eksportowano

(cyfry podane w miljonach mar. niem.)

	r. 1927 (I półr.)	r. 1928
do wsch. Polski	91,6	123,6
„ zach. „	22,2	38,3
na Górny Śląsk	43,1	41,3

Do Niemiec importowano

(cyfry podane w miljonach mar. niem.)

	r. 1927 (I półr.)	r. 1928
z wsch. Polski	86,2	91,3
„ zach „	38,7	39,5
„ Górnego Śląska	33,9	34,8

Z powyższego wynika, że eksport niemiecki do zachodniej Polski wzrósł o 70 proc., do Wschodniej Polski o ca 30 proc., jedynie cyfry eksportowe na Górny Śląsk wykazują pewną, jednak minimalną tylko, zniżkę.

Litwa hamuje ruch tranzytowy

Pod powyższym tytułem ukazał się w numerze 36 Hansy hamburskiej artykuł doktora Hermana Steinerta, w którym autor z niezwykłą trafnością określa stanowisko Litwy, jako czynnika działającego zabójczo na rozwój w stosunkach handlowych w tej części Europy.

Mówiąc, że stanowisko Litwy zostało ujęte przez p. H. Steinerta niezwykle trafnie, pragniemy podkreślić, że właśnie tej trafności, tej precyzji i tej bezstronności, jaka charakteryzuje przytoczony przez nas artykuł, brakło p. Steinertowi w całym szereregu jego artykułów, poświęconych sprawom Polski. Ale nie o tem chcemy mówić, pragnieniem naszym jest zapoznać szerszy ogół czytelników z treścią wymienionego artykułu, przejdziemy więc do tego, co pisze p. Steinert:

„Od szeregu lat malutka Litwa, która gospodarczo i kulturalnie stoi daleko poza innemi państwami bałtyckiemi i wykazuje niewiele zdolności do dalszego rozwoju sprawia wszystkim swoim sąsiadom niemało kłopotu przez całkowite zniszczenie ruchu tranzytowego przez jej terytorjum.

Litwę przecinają dwie drogi tranzytowe o pierwszorzędnym znaczeniu gospodarczym, a mianowicie: Niemen oraz linja kolejowa Libawa-Romny. Ruch na rzece Niemen, zaledwo trzecia część obszaru który należy do Litwy, zanikł prawie zupełnie już od lat pięciu i to tylko dzięki niezrozumiałem fochom politycznym Litwy.

Przez zachowanie się Litwy kwitnący niegdyś handel drzewny Kłajpedy, który przed wojną wywiózł na rynki zagraniczne 300.000 t. drzewa rocznie, doszedł do upadku; dziś wywozi Kłajpeda zaledwie 40.000 t. drzewa rocznie.

Z winy Litwy bogaty przemysł drzewny Tylży, który liczył niegdyś 38 tartaków, został zniszczony z powodu braku dowozu surowca z górnej części Niemna. Szkody, jakie powstały stąd dla przemysłu tylżyckiego wynoszą niejeden miljon.

Z powodu zamknięcia Niemna, który Litwa uskuteczniła bez żadnych powodów i pomimo odmiennego w brzmienia przyjętych przez nią zobowiązań traktatorów, wschodnio pruski przemysł celulozowy ponosi olbrzymie szkody, przepłacając frachty za drzewo sprowadzane drogą okrężną.

Linja kolejowa Libawa Romny została przed paru laty zupełnie wyłączona z użytku, a w roku ubiegłym litwini zdjęli nawet kilka kilometrów szyn, aby jeszcze wyraźniej podkreślić, że od ich humoru zależni są wszyscy sąsiedzi. Wszystkie wielkie państwa starają się ułatwić ruch tranzytowy, jedna tylko mała zacofana Litwa nie widzi w tym potrzeby. Przez zamknięcie linji Libawa Romny port libawski został poważnie zagrożony, gdyż jak rozwój gospodarczy Kłajpedy, zależy od ruchu towarowego Niemna, tak rozwój Libawy związany jest z koleją Libawa-Romny.

Prasa łotewska nie ukrywa swego oburzenia z powodu niezrozumiałego wprost traktowania spraw tranzytowych przez Litwę, co jest zresztą zupełnie zrozumiałe, gdyż kolej Libawa-Romny dostarczała drogą stosunkowo prostą miljonowe ilości towarów wywozowych dla portu w Libawie. Towary te szły z głębi kraju, to jest z Polski północnej oraz obszarów granicznych między Polską a Rosją, gdzie brak jakichkolwiek innych środków komunikacyjnych.

Libawski komitet giełdowy wystosował niedawno memorjał do łotewskiego przedstawicielstwa przy Lidze Narodów, w którym sprawa powyższa przedstawiona została we właściwym oświetleniu.

Malutki kraj odważył się na nowo, by hamować ruch naturalny państw ościennych, odciąć kilkumiljonowej ludności drogi naturalne do morza i narazić ją przez to na wielomiljonowe straty. Martwa dziś linja kolejowa, długość której wynosi 1154 klm. miała przed wojną około 20 milj. rubli złotych wpływów taryfowych rocznie. Od roku 1909 do 1913 wywożono przez Libawę przeciętnie około 700.000 t. towarów rocznie, podczas gdy dziś wywozi się zaledwie 100.000 t. Wywóz spadł również z 500 tys. t. na 170 tys. tonn. Obszar, który obsługiwała kolej Libawa — Romny, posiadał przed wojną około 15,5 milj. ludności.

Wprawdzie handel tych obszarów skierował się dziś innemi drogami, jednak przez zamknięcie naturalnych najkrótszych dróg eksportowych, upada gospodarka tych obszarów, obroty handlowe maleją a wiele produktów nieda się nawet zużytkować.

Niegdyś również Królewiec był silnie zainteresowany tą linją kolejową, gdyż położenie Królewca względem tych obszarów, które obsługuje kolej Libawa - Romny, jest niemniej korzystne jak położenie Libawy. Zmniejszenie się ruchu handlowego Królewca, zwłaszcza handlu drzewem, śledziami i konopiami zależy wyłącznie na uruchomieniu wyżej wspomnianej kolei.

Memorjał Libawski zupełnie słusznie podkreśla co następuje: 1) Rozebrana przez litwinów na przestrzeni 20 klm. linja kolejowa Libawa - Romny jest jedyną europejską drogą komunikacyjną, która dotychczas nie została oddana do międzynarodowej eksploatacji.

2) Potrzeba otwarcia tej drogi międzynarodowej nie może ulegać kwestji, bo przecież Litwa sama sprowadza wielkie ilości towarów polskich, choć drogą okrężną przez Łotwę lub Niemcy.

3) Przez umyślne przerwanie drogi komunikacyjnej, mającej pierwszorzędne znaczenie dla ruchu międzynarodowego, cierpi nietylko Łotwa, lecz również Kłajpeda i Królewiec a także większe państwa zainteresowane w handlu międzynarodowym.

Przed paru dniami maszt montażowy, na którym podnoszone części wywrotnicy, runął zabijając jednego robotnika. Katastrofę spowodowało pęknięcie liny podtrzymującej maszt. Podniesione na kranie montażowym części wywrotnicy runęły wraz z masztem i zostały tak uszkodzone, że zachodzi potrzeba zamiany tych części nowemi, dzięki czemu prace przy montażu wywrotnicy doznają zwłoki.

A oto drugi fakt, godzący w rozwój portu gdyńskiego. Na jednym z odcinków budowy kolei Bydgoszcz—Gdynia zastrajkowali robotnicy i pomimo obietnic podwyższenia zarobków nie przystępują do pracy. Wynika stąd, że strajk wybuchł nie na podłożu ekonomicznem, lecz z jakichś innych nieznanych nam bliżej przyczyn.

Nie mamy podstawy, aby twierdzić stanowczo, że wszystkie te mniejsze i większe przeszkody, jakie w ostatnim czasie zauważyliśmy na drodze rozwoju Gdyni, pochodzą z jednego i tego samego źródła. a jednak bardzo wiele przemawia za tem, że działa tu jedna i ta sama tajemnicza sprężyna. Ile w przypuszczeniu tem jest słuszności, przyszłość nam pokaże. W. Sk.

Perspektywy rozwoju naszej żeglugi pasażerskiej.

Tegoroczna kampanja letnia pasażerskich statków „Zeglugi Morskiej" zakończona została z rezultatami pozwalającemi wróżyć na przyszłość jaknajlepsze nadzieje.

Kiedy w zeszłym roku „Gdynia" a obecnie także i „Gdańsk" rozpoczęły serję wycieczek turystycznych po krajach Bałtyckich, wszędzie spotykane ze szczerym podziwem a niekiedy wprost entuzjazmem, zrozumiemy, że początek naszej żeglugi po Bałtyku stworzy zdrowe podwaliny pod dalszy rozwój naszego ruchu pasażerskiego na morzu.

Doświadczenie, jakie zdobyliśmy, dzięki odbytych ostatnich kampanji, prowadzą do sprecyzowania wytycznych, z których skorzystać musimy nawet już w roku przyszłym.

Jednym, jak się zdołaliśmy dowiedzieć, z zamierzeń Zeglugi jest nawiązanie kontaktu z Powszechną Wystawą Krajową w Poznaniu. Ma to swój cel a nawet bardzo doniosły dla powodzenia wystawy samej oraz skierowania zagranicznego ruchu turystycznego na Polskę. Oto w rezultacie tego kontaktu istnieje projekt wprowadzenia stałej komunikacji pasażerskiej na czas trwania wystawy z Kopenhagi a prawdopobnie i Sztokholmu do Gdyni, celem przyw. i odwożenia turystów zagranicznych do Gdyni i Poznania. Projekt jest w samej rzeczy godny uwagi i szczegółowego rozpatrzenia, i zachodziłaby tylko kwestja czy utrzymać jedynie komunikację pasażerską czy pozostać przy dotychczasowym typie wycieczek, albo znów połączyć jedno z drugiem. Idealnym rozwiązaniem byłoby właśnie połączenie ruchu wycieczkowego z komunikacją pasażerską, która w wysokiej mierze wpłynęłaby na rozwój turystyki w Polsce.

Dalszą inowacją jest wprowadzenie stałej komunikacji zimowej Gdynia-Hel, która w znacznej mierze przyczyni się w przyszłości do ożywienia stosunków ludności półwyspu z Gdynią, gdzie właśnie należy jaknajwięcej kierować ruch wymienny potrzeb ludnościowych, ze względu na dogodne już warunki zaopatrywanie w produkty potrzebne tamtejsze ludności.

Dochodzą nas wieści, że w sferze poważnych zamierzeń na najbliższą przyszłość jest uruchomienie stałej linji pasażersko towarowej z Gdyni na morze Północne szczególnie do Belgji oraz Holandji.

Spodziewać się jednak należy, że tak ruchowe przedsiębiorstwo po wyzyskaniu nabytych doświadczeń tegorocznych wejdzie na dalsze drogi swego tak już ładnego rozwoju.

I. C. A.

Powrót statków polskich z zagranicy

W połowie września „Gdynia" powrócił z wycieczki do Kopenhagi i Helsingör, na której miał pełną ilość pasażerów. Dzięki doskonałej pogodzie zostało zorganizowane zwiedzanie zamku Frederiksborg i przejażdżka samochodami z Kopenhagi do Helsingör.

Dnia 15 b. m. s.s. „Gdańsk" wrócił z wycieczki z Kopenhagi, zorganizowanej przez Ligę Morską i Rzeczną, Uczestnicy wycieczki złożyli na ręce kapitana s. s. „Gdańsk" list, w którym wyrażają uznanie i podziękowanie za troskę o nich oraz za ze wszech miar udaną podróż, i tylko żałują, że podróż już się skończyła. Należy dodać, że w czasie przebywania w Kopenhadze, uczestnicy wycieczki prosili kapitana o zajście do Rönne na Borholmie celem zwiedzenia tej pięknej wyspy, wręczając kapitanowi sumę, niezbędną na pokrycie tego dodatkowego kosztu.

W sezonie nawigacyjnym roku bieżącego nasze statki wielokrotnie odwiedzały porty zagraniczne z wycieczkami turystycznemi. Statek „Gdynia" odwiedził: Kopenhagę 6 razy, Rönne, Stockholm i Visby po 4 razy, Helsingör, Helsingfors, Talinn, Rigę, i Hangö 2 razy, Göteborg i Oslo po 1 razie; statek „Gdańsk" odwiedził: Kopenhagę 3 razy, Wisby, Stockholm i Rönne po 1 razie, ogółem nasze statki pasażerskie odwiedzały porty zagraniczne w bieżącym sezonie 36 razy. Oba statki, które odbywały w tym roku podróże zagraniczne. s.s. „Gdynia", pod kierownictwem p. Kapitana Ryńskiego i s.s. „Gdańsk" pod kierownictwem p. kapitana Pacewicza ukończyły już kampanję. Doświadczenie roku bieżącego będzie wykorzystane przez Dyrekcję P. P. „Zegluga Polska" jako materjał do zorganizowania kampanji roku przyszłego.

Powiększenie naszej floty handlowej

Według otrzymanych przez naszą redakcję wiadomości, zostanie w krótkim czasie nasza flota handlowa powiększona o kilka nowych parowców pojemności około 1500 t. każdy.

O ubezpieczenie kredytów eksportowych

Wybitny znawca z dziedziny ubezpieczeniowej, p. T. Nowacki ogłosił na temat w tytule zaznaczony cenne uwagi, które niewątpliwie zainteresują odnośne koła gospodarcze. P. N. pisze:

Ubezpieczenie kredytów eksportowych w pierwszym rzędzie przyczynia się do podniesienia zdolności kredytowej ubezpieczonego-eksportera — zabezpieczając przez to pretensje finansowe w stosunku do niego ze strony kredytującego tranzakcje banku — z drugiej strony umożliwiając mu udzielanie kredytu swoim odbiorcom, co staje się obecnie koniecznym warunkiem nie tylko dla dokonywania eksportu wogóle w wielu branżach, ale i dla uzyskania lepszej ceny za towar.

Rzecz prosta, że funkcje wykonywane przez tego rodzaju ubezpieczalnie kredytów, muszą przyczynić się do uruchomienia dla celów eksportu w pierwszym rzędzie prywatnego kapitału bankowego, który głównie z powodu braku odpowiedniego zabezpieczenia kredytu udzielanego eksportowi mało się finansowaniem eksportu interesuje.

W Polsce specjalnie dotkliwie daje się odczuwać brak pierwszorzędnego materjału wekslowego, przyjmowanego przez poważne instytucje bankowe do dyskonta, natomiat istnieje nadmierna podaż materjału drugorzędnego, który nie mając możności znalezienia lokaty w bankach zjawia się w nadmiernej ilości na prywatnym rynku pieniężnym, wywołując nadmierną i niezdrową zwyżkę prywatnej stopy dyskontowej oraz brak płynnej gotowizny. Jednocześnie zaś znacznie tańszy kredyt bankowy pozostaje niewykorzystany. Dewizy wprawdzie rzadko lokowane są na rynku prywatnym, nie należy jednak zapominać, że tranzakcje eksportowe wywołują potrzebę kredytów na produkcję na cele eksportowe, wyzwalając znaczne ilości weksli wewnętrznych, lokowanych obficie na tym rynku, w wypadku, gdy udzielony zostanie przez eksportera kredyt zagranicznemu odbiorcy. Możliwość zwiększenia ilości odbiorców zagranicznych i zwiększenie obrotów eksportowych przez oferowanie dogodniejszych warunków kredytowych odbiorcom zagranicą, rozszerzona znacznie przez ubezpieczenia tego kredytu w kraju oraz przez wciągnięcie do obrotu drugorzędnych, pewnych firm odbiorczych — znacznie zmniejszy zapotrzebowanie kredytu wewnętrznego, prywatnego ze strony eksporterów i wpłynie na uzdrowienie nienormalnych stosunków.

Pozatem godnym podkreślenia również jest fakt, że ubezpieczane ryzyko kredytu eksportowego zapomocą funkcjonującego już na wielką skalę aparatu reasekuracyjnego o strukturze międzynarodowej — rozkłada się szeroko nie tylko na wszystkie kraje pozostające ze sobą w stosunkach reasekuracji kredytowej ale również na wszystkie dziedziny życia gospodarczego, skutkiem tego, że towarzystwa reasekuracyjne kumulują działalność wszystkich działów ubezpieczenia. Ważną również korzyścią dla handlu eksportowego będzie możność korzystania z doskonale wykształconego i sprawnie funkcjonującego międzynarodowego aparatu informacji kredytowej, stworzonego przez towarzystwa asekuracji kredytu na tegorocznej konferencji paryskiej tych towarzystw. Powołanie do życia tego rodzaju instytucji w Polsce, ze względu na specyficzną, rozdrobnioną strukturę zubożałego handlu jest szczególnie pożądane, zwłaszcza w dobie obecnej, kiedy wszelkie narzędzia popierania eksportu nabierają dla nas specjalnego znaczenia.

Projekt towarzystwa ubezpieczeń kredytu wykończony w całości i oparty na realnem porozumieniu współpracy z zagranicą leży w archiwach ministerjalnych oddawna gotowy, grunt jest przygotowany, kapitał zakładowy w większości zapewniony — potrzebne jest tylko jeszcze słowo zgody rządu, który z natury rzeczy (kwestja t. zw. ryzyka politycznego) winien być akcjonarjuszem w ten czy inny sposób projektowanej instytucji. Doskonałe doświadczenia zagranicy w tej mierze oraz potężny rozwój działalności towarzystw niemieckich, angielskich, holenderskich, francuskich, argentyńskich, austrjackich, czechosłowackich i szwedzkich, powstanie analogicznych instytucyj w Belgji, Hiszpanji, Danji, Włoszech a nawet Jugosławji winny stanowić poważny argument dla obecnie zamierzających decyzyj rządu. Wspomniany plan przewiduje przy pomocy ubezpieczeń kredytu możliwość zwiększenia eksportu polskiego już w pierwszym roku o 6 proc. całkowitego eksportu.

Zaznaczyć należy, że nowe to narzędzie pomocnicze dla finansowania eksportu stanowi czynnik ogólnej akcji, zupełnie niezależny od instytucyj przeznaczonych dla bezpośredniego kredytowania eksportu przewidzianych w planach rządowych, lecz jednocześnie stanowi cenne uzupełnienie ich działalności, umożliwiając im rozszerzenie ich zasięgu.

W wypadku pozytywnego roztrzygnięcia przez rząd kwestji wprowadzenia w Polsce ubezpieczeń kredytu eksport nasz zyska niezmiernie cenny aparat pomocniczy, który w dużej mierze może się przyczynić do modernizacji naszych metod handlowych a tem samem korzystnie wpłynąć na całokształt warunków, w jakich wywóz jest dokonywany.

Tadeusz Nowacki.

Stan robót przy budowie linji kolejowej Bydgoszcz - Gdynia

Specjalna komisja Najwyższej Izby Kontroli Państwa pod przewodnictwem wiceprezesa N. I. K. P. inż. Rugiewicza zwiedzała ostatnio budowę kolei Bydgoszcz—Gdynia.

Po przeprowadzeniu inspekcji komisja stwierdziła stan robót następujący: w obecnej chwili roboty prowadzone są na całej linji. Na robotach podtorza pracuje około 6,000 robotników, wykonywując miesięcznie 17 proc. robót ziemnych i około 11 proc. robót mostów i przepustów, ilości przewidzianej projektem. Roboty są obficie wyposażone w inwentarz i na poszczególnych trudniejszych odcinkach zmechanizowane, mianowicie na robotach znajduje się 88 klm. toru wąskiego kolejki roboczej, 29 parowozów, około 2 200 sztuk wagonów i wywrotek, 6 ekskawatorów parowych, 27 kafarów, pochylnie hamulcowe do transportowania ziemi i inne. Roboty postępują według szczegółowego opracowanego programu.

4) Liga Narodów, na mocy art. 23, widzi szczególne swe zadanie w utrzymaniu wolności komunikacji i tranzytu.

Autor kończy swój artykuł następującemi słowami: „Zachodzi niezłomna potrzeba, aby wreszcie te państwa, rozwój gospodarczy których jest zagrożony przez niezrozumiałe metody litewskie; zjednoczyły wreszcie swe wysiłki, aby obydwie wielkie drogi tranzytowe, to jest Niemen i kolej Libawa-Romny, zostały otwarte dla ruchu tranzytowego.

Liga Narodów ma w tym wypadku bardzo wdzięczne zadanie, które rozwiązać powinna".

Kronika morska

Ochrona rybołóstwa na Bałtyku.

W tych dniach obradowała w Berlinie komisja dla ochrony rybołóstwa na Bałtyku. W obradach brali udziach przedstawiciele Szwecji, Danji, Niemiec, Polski oraz Wolnego miasta Gdańska.

W rezultacie obrad poszczególne delegacje przedłożą swoim rządom szereg propozycyj mających na celu ochronę rybołóstwa. Ma być ustanowiony czas ochronny na flądry oraz niektóre inne gatunki ryb, zabroniony połów i sprzedaż młodych fląder poniżej pewnej minimalnej wag oraz zabroniony połów zapomocą sieci trawlowych na wodach terytorjalnych wymienionych państw i wolnego miasta Gdańska. Powyższe środki ochronne zostaną prawdopodobnie wprowadzone w życie z dniem 1 stycznia 1929 r.

* * *

Eksplozja gazów węglowych na parowcu estońskim „Kajak"

Podczas ładunku węgla w porcie szczecińskim nastąpił wybuch gazów węglowych na parowcu estońtkim „Kajak". Wybuch nastąpił przy przeprowadzaniu do ładowni kabla elektrycznego. Gdy jeden z robotników wszedł do ładowni z płonącą otwartą lampą karbidową, aby przeprowadzić kabel nastąpił wybuch, w rezultacie którego wyleciały w powietrze duże bryły węgla a z luków ładowni wydobyły się na pokład płomienie gazu. Trzech robotników, którzy w tym czasie znajdowali się na pokładzie w pobliżu huku oraz jeden z marynarzy stojących przy bursie parowca lichtugi węglowej, doznali ciężkich poraźeń.

* * *

Ruch okrętowy portów angielskich w lipcu rb.

Według statystyki miesięcznej angielskiego Board of Drade weszło do portów angielskich z portów zagranicznych 8820 okrętów pojemności t. r. n. 10.602.085, wyszło do portów zagranicznych 8612 okrętów pojemności 10.337.529 t. r. n.

Cyfry powyższe obejmują tak statki obładowane jak i idące z balastem a prócz tego i te okręty, które w czasie jednej podróży zawijają do kilku portów angielskich, ze względu na co figurują w statystyce każdego z poszczególnych portów angielskich. Jeśli uwzględnić tonaż tych okrętów i odliczyć je od ogólnej sumy ruchu portowego otrzymamy następujące cyfry na wejściu i na wyjściu:

na wejściu: 5.438.000 n. t. r.
na wyjściu: 5.491.000 n. t. r.

Ogólny ruch portów angielskich w handlu zagranicznym wyraża się za okres pierwszych siedmiu miesięcy r. b. następującą cyfrą:

na wejściu: 67.207.738 t. r. n.
na wyjściu: 67.628.814 t. r. n.

W miesiącu lipcu podział ruchu portowego na poszczególne porty angielskie przedstawia się następująco:

Londyn	1.639.000	882.000
Liverpool	912.000	800.000
Southampton	604.000	645.000
Cardiff	117.000	561.000
Hull	417 000	217.000
Tyne	130.000	480.000

Ruch kabotarzowy wyraził się na wejściu cyfrą 5 345.513 t. r. n. i na wyjściu 5.346.098 t. r. n.

W ciągą pierwszych siedm miesięcy r. b. ruch kabotarzowy wynosił na wejściu 29.560.008 t r. n. oraz na wyjściu 29.491.442 t. r. n.

Czy to prawda?

British Scandinawian Shipping Gazette ogłasza w swym numerze 27 artykuł swego korespondenta w Gdańsku, który żali się, że z winy biur ekspedytorskich statki przybywające do Gdańska i Gdyni bywają załatwiane z opóźnieniem, przez co powstają dla statków koszty niepotrzebne. Kapitanowie tych statków nie mogą rzekomo skomunikować się z maklerami czy ekspedytorami, jeśli statek przybył do portu nocą, gdyż biura tych firm otwarte są tylko w dzień a dyżurów nocnych w firmach tych niema. Jeśli chodzi o Gdynię to sprawa ta wydaje nam się niejasno postawioną. O ile nam wiadomo tutejsze firmy maklerskie i ekspedycyjne utrzymują ze statkami tak w dzień jak i w nocy stały kontakt, a zagraniczny reder, którego statek przychodzi do Gdyni, nie jest z powyżej powiedzianych powodów narażony na jakiekolwiek koszta. Nie wątpimy, że tutejsze zainteresowane firmy zechcą w tej sprawie zabrać głos oraz przesłać nam odnośne dane, abyśmy mogli sprostować twierdzenie, jakie postawiło również w stosunku do naszego portu wyżej wspomniane pismo.

Morzem z Gdyni do Kopenhagi i Helsingör

W czwartek 6-go września w południe polskim okrętem spacerowym „Gdynia" wyruszyła z gdyńskiego pomostu do Danji wycieczka około 70 osób, w tej liczbie kilkunastu członków miejscowego oddziału Polskiego Towarzystwa Krajoznawczego oraz kilku dziennikarzy.

Podróż trwała bez przerwy około 30 godzin. Zaraz pierwszej nocy sporo zabawnych przykrości sprawiło podróżnym silne kołysanie się okrętu. Przetrwano je ze stoicyzmem i było to już tylko tematem dowcipnych uwag podczas dalszej podróży przy nader pomyślnej pogodzie.

Niezwykle urozmaicono dwudniowy przeszło postój w Kopenhadze. Zwiedzono gremjalnie t. z „Clyptothekę" oraz Muzeum Torwaldsena, z tym większym zadowoleniem, że kilka dzieł tego genialnego wszeświatowej sławy rzeźbiarza posiadamy również we własnej Ojczyźnie. Wystarczy przypomnieć chociażby pomnik naszego astronoma Mikołaja Kopernika oraz księcia Józefa Poniatowskiego w Warszawie, statutę Chrystusa w Krakowie na Wawelu, biust jednego z hrabiów Potockich, znajdujący się w kaplicy wawelskiej, pomnik hr. Włodzimierza Potockiego i t. p.

Na baczną uwagę znawców i miłośników zabytków i sztuki zasługują przedewszystkiem dawny przepiękny pałac królewski Rosenborg i Muzeum Miejskie.

Ogólny zachwyt nie bez domieszki zazdrości budziły wspaniale utrzymane ulice, szosy oraz parki i zieleńce z prześlicznemi fontannami i statutami.

Rankiem 10-go września wyruszono okrętem na jeden dzień do portowego historycznego Helsingöru, liczącego około 16.000 mieszkańców. Podobno, pełne uroku tamtejsze starożytne zamczysko natchnęło znanego angielskiego tragika do napisania tutaj właśnie swego „Hamleta". — Pokazują nawet w pobliskim parku grobowiec, pod którym jakoby mają spoczywać zwłoki Hamleta, zaraz jednak informują z uśmiechem, że podobnych mogił Hamleta można naliczyć w Danji aż... 22.

W dawnych czasach zamek w Helsingorze, położony w najwęższej, bo zaledwie czterokilometrowej szerokości części Przepływu Sundskiego, uzbrojony, w uprzednio groźne, a obecnie pamiątkowe już tylko, baterje nadbrzeżne, budził grozę przepływających tędy okrętów, od których pobierano odpowiedni haracz. Dopiero na początku XIX wieku zostało to zniesione po wpłaceniu jednorazowo na korzyść Danji półtora miljarda franków.

Helsingör znany jest pozatem z czasów wojny w połowie XVII w. kiedy przeciwko szwedom po stronie Danji występowali holendrzy oraz polacy pod wodzą hetmana Czarneckiego. Odbicie tego w naszej literaturze znajduje się w „Pamiętnikach Pana Paska".

Po przeciwległej stronie przepływu dobrze widać przemysłowe szwedzkie miasto Helssihgborg, słynne z fabryki kaloszy. Duńskie poetyczne Helsingör romantycznym urokiem o wiele silniej przemawia do wyobraźni od szwedzkiego Helsingborga dymiącego fabrycznemi kominami. Dalsze porównania są narazie niemożliwe, gdyż brak wizy szwedzkiej był przeszkodą do bliższego poznania Helsingborga.

W poniedziałek 10-go września w późny pogodny i cichy wieczór jesienny, przy skrzącym się gwiazdami niebie i blaskach tysięcznych świateł Helsingöru i Helsingborga odpływała „Gdynia" do ojczyzny. Tłumnie zebrani na przystani duńczycy przyjaźnie żegnali wycieczkę, darząc wielu kwiatami.

Chłodny, lecz pogodny wtorek 11 go września pozwolił podróżnym nasycić się urokiem odmiennych w różnej porze dnia odcieni toni morskiej. Około południa minięto wyspę Bornholm. Nad wieczorem coraz bardziej zbliska zaczęły mrugać latarnie morskie niemieckiego wybrzeża, aż nareszcie potężne światło latarni Rozewskiej uprzytomiło nam, że jesteśmy znów u brzegów własnych.

Przybyliśmy do Gdyni o północy. Z powodu koniecznych formalności celnych i paszportowych, które mogły się odbyć dopiero nad ranem wypadło po raz ostatni przenocować na okręcie. Wkrótce radość powrotu zmącił mimowolny żal, że przemiłe beztroskie kilkudniowe wywczasy jak sen uroczy przeminęły zbyt szybko. Niejeden bezwątpienia przy najbliższej możności zechce snuć ponownie te dziwne bajki morskie w przecudną rzeczywistość oprawne.

Na okręcie „Gdynia" jest pamiątkowa książka, w której każdy wycieczkowicz uwiecznia się w dowolny sposób. Nie zawadzi przytoczyć na zakończenie pięknej sentencji korespondenta łódzkiego „Głosu Polskiego", p. Mieczysława Kołtońskiego:

„Wycieczki zagraniczne „Zeglugi Polskiej" są najlepszą propagandą polskiej ekspansji gospodarczej i jej mocarstwowej potęgi: język polski rozbrzmiewa na dalekich obcych lądach, a bandera polska trzepoce na wietrze w krajach, w których słowo „POLSKA" było pustym dźwiękiem."

W. Gł.

Dobry znak

W tych dniach pojawiły się u wybrzeży południowych i południowo-wschodnim Bałtyku wielkie masy śledzi. U wybrzeży niemieckich przywozili rybacy z jednego połowu do 40 ctr. śledzi.

Obawa przed rozwojem Gdyni

Niema prawie że dnia, w którym by jakieś pismo niemieckie nie poruszało na swych łamach sprawy Gdyni. Niemcy nauczyli się wreszcie patrzeć na nas bardziej trzeźwo i zaczynają, chociaż niechętnie podkreślać umiejętność i energję polską w kierunku rozbudowy i wyzyskania wybrzeża. Często jednak napotykamy również głosy pełne obaw o Gdańsk i Wschodnie Prusy, którym rzekomo zagraża rosnąca potęga Polski nad Bałtykiem. Do jaskrawej wprost śmiesznej przesady w tropieniu tego niebezpieczeństwa dochodzi królewiecka „Hartungsche Zeitung", która rozwodzi się na temat niebywałego rozrostu Gdyni i ubolewa nad zależnością Gdańska od Polski. Co więcej — zdaniem pisma tego — Niemcom zagraża już polska marynarka wojenna, która do niedawna jeszcze uchodziła w opinji niemieckiej za nieszkodliwą zabawkę. Polskim okrętom wojennym niewystarcza już port w Gdyni, niewystarczają gdańska Westerplatte i gdański port d'attache; potrzeba im jeszcze nowego punktu oparcia — na Helu (?).

Ze zdziwieniem czytamy te słowa, ze zdziwieniem przeczytają je zapewnie wszyscy letnicy, którzy w ubiegłym sezonie bawili na tym półwyspie i mieli chyba dość sposobności, by zobaczyć tam „nowy punkt oparcia" dla naszej floty wojennej. A jednak „Hartungsche Zeitung" zapewnia, że na Helu buduje się polskie fortyfikacje wojenne, mające być „kluczem" obrony zatoki gdańskiej. Specjalne napisy w języku polskim mają nawet zabraniać dostępu do terenów fortyfikacyjnych (?!). Autor artykułu wyraża w końcu współczucie dla Niemców z Gdańska, którzy przybywają na Hel i nie znając języka polskiego, przekraczają bezwiednie ów zakaz i płacą po 15 zł kary!

Zapewne chodzi tu o zakaz zanieczyszczania lasu i niszczenie roślin, wzmacniających wybrzeże, czemu grzeszą stale i uporczywie gdańscy wycieczkowicze. Lecz strach przeczulonych „strażników" niemieckiego Wschodu ma wielkie oczy... Widzą one już wyloty morskich dział polskich, sterczące z piasków Helu...

Inaczej jednak, bo bardziej objektywnie, patrzą na Gdynię inne pisma niemieckie. „Bremer Nachrichten" podkreślają z naciskiem rozmach cechujący budowę portu gdyńskiego i ostrzegają Niemców przed systematyczną i planową polityką Polski, która dąży do zdobycia silnej pozycji nad Bałtykiem, przyczem korzysta z dalekoidącego poparcia Anglji.

„Niederdeutsche Zeitung" po opisie historji rozbudowy Gdyni i podaniu szeregu statystyk portowych konkluduje charakterystycznie, że wbrew ogólnie rozpowszechnionemu w Niemczech mniemaniu organizacja pracy polskiej w kierunku morza i dziedziny organizacji handlu morskiego prowadzona jest z dużą znajomością rzeczy i wielką systematycznością, co już dzisiaj daje poważne rezultaty.

Ruch portowy Gdyni za I i II dekadę września

W ciągu pierwszych 20 dni września zawinęło do portu 70 okrętów (wyłącznie parowce) o łącznej pojemności 65.658 t. r. n. Podział okrętów pod względem narodowości przedstawiał się następująco:

szwedzkich	17
łotewskich	13
niemieckich	11
polskich	9
duńskich	6
norweskich	6
francuskich	4
angielskich	4
	70
okrętów próżnych weszło:	61
z pasażerami	5
„ „ i towarem	1
z tomasówką	2
z śledziami	1
	70

Wyszło z portu okrętów 74 o łącznej pojemności 73,510 t. r. n.

Podział okrętów pod względem narodowości przedstawiał się następująco:

szwedzkich	18
łotewskich	11
niemieckich	11
polskich	9
angielskich	7
norweskich	7
duńskich	6
francuskich	5
	74
próżnych okrętów wyszło	7
z towarem	2
z pasażerami	5
z węglem	60
	74

przewieziono morzem:
ładunku 3 195 t. — 3.195
pasażerów 244
wywieziono morzem:
ładunku 132.010 — 132.010
pasażerów 1.546

Ogólny ruch towarowy wynosił 135.205 t.

Pierwszy przeładunek śledzi w Gdyni

Statek Borgvold rozpoczął w dniu 20 ub. m. wyładowywanie wielkiej partji, 1500 beczek śledzi szkockich dla Związku Spółdzielni Spożywców Rzplitej Polskiej. Jest to samodzielny, bezpośredni import ze Szkocji, dokonany po raz pierwszy przez port gdyński. Cały ten ładunek jest przeładowywany bezpośrednio do wagonów, które odchodzą wprost do Spółdzielni w kraju. Ekspedycję w porcie gdyńskim załatwia firma ekspedycyjna „Wartą".

Rola ekspedytora w rozwoju życia portowo-handlowego

Do niedawna jeszcze sprawy połączone z handlem morskim były dla polskiego społeczeństwa całkiem obce. W dawniejszych czasach Polska chociaż nominalnie zaliczała Gdańsk do swych posiadłości, nigdy jednak sami Polacy sprawami handlu morskiego się trudnili. Handel morski spoczywał całkowicie w ręku kupców gdańskich, którym Polska przyznawała szerokie prerogatywy w tym kierunku. Kupcy oddzielni lub gdańskie zrzeszenia kupieckie posiadały własne okręty oraz obszerne składy i prowadziły ożywiony handel z krajami zamorskiemi, przywożąc towary masowo, które później sami lub za pośrednictwem kupców polskich rozsprzedawali w kraju. O tem, skąd towar pochodził, ile kosztował na miejscu produkcji, jaki był jego koszt sprowadzenie, wiedział jedynie kupiec gdański. Kupiec polski wiedział jedynie ile kosztował towar w Gdańsku, gdzie przywykły był zapotrzebowanie swe pokrywać. Później, w czasie zaborów, samo przez się wszelki kontakt Polski z morzem ustał. Natomiast zagadnienie handlu morskiego stało się aktualnem dopiero po odzyskanin niepodległości.

W ostatniem stuleciu charakter handlu zamorskiego zmienił się radykalnie. Wobec zwiększających się możności docierania bez specjalnych trudności od odległych krajów, ułatwień komunikacyjnych i ogólnej oświaty, wiadomości o krajach, ich produktach i t. p. dostawały się do ogółu i przestały być tajemnicą, a sposób sprowadzenia towarów stawił się coraz bardziej dogodniejszy i uproszczony. Wobec powyższego rola kupca w miastach portowych, jako jedynego posiadacza towarów zagranicznych dla całego kraju malała, natomiast powstawał i potężniał nowy czynnik w handlu światowym, mianowicie ekspedytor portowy. Kupiec osiadły w mieście odległem od portu nabyć może dzisiaj bez trudności towar produkowany na innej półkuli ziemskiej. Dzięki dobrze działającej służbie informacyjnej orjentuje się w cenach produkcji danego towaru, w drogach i taryfach jego sprowadzenia i oparłszy się na ścisłych danych informacyjnych oddaje zlecenie swe zastępującemu go w porcie ekspedytorowi. Ekspedytor odtąd już przeprowadza dalsze czynności swego mandanta, związane z eksportem i importem, mianowicie przeprowadza przeładowanie towaru w porcie z okrętu do wagonu czy berlinki, kalkulacje kosztów przewozu, załatwia formalności celne, jednem słowem wszystkie skomplikowane czynności w porcie często odległym, których kupiec nie jest w stanie załatwić bez specjalnych wiadomości i doświadczenia oraz straty czasu.

Kiedy w wyniku wojny światowej Polska na nowo powstała do życia samodzielnego całe społeczeństwo polskie, zdawało sobie sprawę, że byt niezależny i trwałą potęgą zapewnić nam może niezbędny dostęp do morza, a temsamem nieskrępowana przez nikogo możność bezpośredniego importu i eksportu produktów. W konkluzji rokowań przyznano nam dostęp do morza oraz pewne prawa w porcie gdańskim. Do niedawna jedynie port gdański służyć mógł polskiemu handlowi. Wobec tego zaś, że jak wyżej zaznaczyliśmy, obce były nam dotychczas sprawy związane z morzem, mianowicie handel morski i eksploatacja portów, towar polski trafiał po przybyciu do Gdańska w niepolskie ręce. Nie posiadając własnego dostępu do morza, Polska nie brała udziału w ewolucji i rozwoju handlu zamorskiego, przeto handel polski, otrzymawszy możność korzystania z portu gdańskiego, początkowo zmuszony był powierzać sprowadzenie towarów zamorskich przedsiębiorstwom obcym. Ekspedytor niemiecki dyktował handlowi polskiemu warunki i drogi transportu, on załatwiał wszystkie czynności portowe, a cenę nadmierną często płacił kupiec polski, który nie posiadał możności ani sprawdzenia ani zmiany warunków. Przed paru dopiero laty powstały pierwsze polskie morskie przedsiębiorstwa ekspedycyjne starające się konkurować ze staremi tego rodzaju przedsiębiorstwami obcemi, a przeważnie niemieckiemi Trudne były początki powstania tych przedsiębiorstw. Należało wyszkolić w nowym fachu polskiego pracownika portowego a zarazem konkurować ze staremi przedsiębiorstwami, które oprócz doświadczenia posiadały rozległe stosunki z linjami okrętowemi, nieraz współudziałowcami tychże przedsiębiorstw, które dalej posiadały w najdogodniejszych częściach portu gdańskiego składy i urządzenia przeładunkowe, były zasobne w fundusze oraz możność korzystania z kredytów obcych.

Pomimo tych trudności ekspedytor polski utrzymał się w Gdańsku, a korzyść z tego dla handlu polskiego wypadła ogromna. Przedewszystkiem konkurując z niemieckiemi firmami polskie przedsiębiorstwa ekspedycyjne obniżyły znacznie koszta czynności portowych i na tem handel polski w ostatnich kilku latach zyskał w sumie miljony. Towar polski dąży obecnie do portu i miejsca przeznaczenia najdogodniejszemi drogami, wskazanemi przez przedsiębiorstwa polskie a nie temi, które mu dyktował ekspedytor niemiecki, mający na względzie interesy linij okrętowych niemieckich. Powstanie floty handlowej polskiej, chociaż jeszcze bardzo skromnej, już obecnie w pewnym stopniu oddziaływa na cenę frychtów morskich. Powstanie zaś portu własnego w Gdyni daje pol-

Ruch zimowy statków pasażerskich Żegl. Polskiej

W celu uzgodnień komunikacyjnych dla ludności Helu i Gdyni jak również i osób przyjezdnych mających interesy na Helu, PP „Żegluga Polska" będzie utrzymywała przez całą zimę komunikację między Helem a Gdynią, według następującego rozkładu ważnego od 1 października: odejście z Gdyni 7,20, przyjście do Helu 8,20, odejście z Helu 8,40, przyjście do Gdyni 9,40 odejście z Gdyni 13,50, przyjście do Helu 14,50 odejście z Helu 18, przyjście do Gdyni 19, Statek będzie odbijał i przybijał w porcie handlowym w basenie wewnętrznym przy promie.

Rozkład ten umożliwia przyjezdnym z głębi kraju przybywającym do Gdyni pociągami przedpołudniowymi załatwienie swych spraw w Gdyni wyjazd tegoż dnia po południu na Hel i po ukończeniu swych spraw w Helu powrót tegoż dnia wieczorowym pociągiem odchodzącym z Gdyni o godz. 20 (osobowy Gdynia Bydgoszcz Toruń Warszawa, Gdynia, Bydgoszcz, Inowrocław, Poznań) i o godzinie 21,32 (kurjer Gdynia, Bydgoszcz Toruń Warszawa).

Z pociągu wychodzącego z Gdańska o godz. 6 i przychodzącego do Gdyni o godz. 6,22 można zdążyć na parowiec być cały dzień na Helu, powracając do Gdańska pociągami odchodzącemi z Gdyni o godzinie 20, 21,32 i 22,44 lub z pociągu odchodzącego z Gdańska o godzinie 10,45 i 12,18 przychodzącym do Gdyni o godz. 11,36 i 12,45 na statek odchodzący do Gdyni o godz. 13,50.

Z Wejherowa można wyjechać pociągiem odchodzącym o godz. 11,59 i przychodzącym do Gdyni o godz. 12,37 zdążyć na statek odchodący do Helu o godz. 13,50 lub wcześniejszym odchodzącym z Wejherowa o godz. 5,37 a przychodzącym do Gdyni o godz. 6,35 zdążyć na statek odchodzący na Hel o godz. 7,20. Powrót do Wejherowa pociągiem odchodzącym z Gdyni o godz. 21,42.

Z miejscowości leżących na półwyspie można przyjechać do Helu o godz. 12,49 i wyjechać o godz. 14,50. Również przyjechawszy na Hel statkiem odchodzącym z Gdyni o godz 13,50 i przychodzącym o godz. 14,50 można pociągiem odchodzącym z Helu o godz. 16,05 pojechać dalej do miejscowości położonych na półwyspie.

Rozkład umożliwia więc załatwienie interesów na Helu w jednym dniu zarówno dla mieszkańców Gdyni, Wejherowa i Gdańska, jak i dla osób przyjeżdżających do Helu z głębi kraju w celu zamawiania pokojów, pensjonatów i t. p.

Likwidacja Tow. Żegl. „Wisła—Bałtyk"

W tych dniach nastąpiła zupełna likwidacja taboru morskiego Żeglugi „Wisła — Bałtyk" w Tczewie. Tabor morski tej firmy został częściowo ponownie nabyty przez dawnych jego właścicieli (Tow. Bugsier, Hamburg) częściowo zaś odsprzedany Marynarce Wojennej, która potrzebuje lichtugi i holowniki dla celów bunkrowania, składowania, i in. służby pomocniczej. W ręce firmy hamburskiej przeszły następujące jednostki: holownik Orkan, lichtuga Jurek, lichtuga Janek, lichtuga Edek, lichtuga Bolek, lichtuga Bartek, lichtuga Bronek i lichtuga Benek.

O resztę taboru toczyły się pertraktacje z miastem Tczewem, które zamierzało początkowo nabyć statki. Wobec jednak odmowy przez Tow. Żegl. „Wisła—Bałtyk" sprzedania wzgl. wydzierżawienia miastu urządzeń portu tczewskiego rokowania te rozbiły się, gdyż miasto nie miało interesu kupowania statków bez zapewnienia im miejsca dla przeładunku.

Ubolewać należy nad faktem likwidacji młodego i mającego duże widoki rozwoju przedsiębiorstwa żeglugowego, którego tabor przeszedł w ręce niemieckie. Nie trzeba było dopuszczać do tej ostateczności, tembardziej, że port tczewski dzięki swemu dogodnemu położeniu oddać może polskiemu życiu gospodarczemu cenne usługi. Poza urządzeniami już istniejącymi, służącymi przeładunkowi węgla, jest tu dużo miejsca na urządzenie na terenach położonych niżej mostu kolejowego, dużego portu drzewnego. Wobec znacznego eksportu drzewa z Polski oraz bezwzględnie taniej kalkulującego się przeładunku w Tczewie aniżeli w Gdańsku należałoby wreszcie przystąpić do budowy tego portu drzewnego tembardziej, że w budżecie państwowym przeznaczono już na ten cel kwotę 1 i pół miljona zł.

Podwyżki płac robotników portowych w Finlandji.

The Baltic and International Martime Conference komunikuje, że od dnia 10 września podniesione zostały stawki robotników portowych w następujących portach Finlandji: Bjorko o 20% Makslahti 20%, Wyborg 12%, Frederikshamn 20%, Helsinki 25% (węgiel koks i brykiety wyłączone) Söörnä 25%, Hangö 25% (węgiel koks i brykiety wyłączone) Abo 20% Rafso i Mantyluoto 12,5% Kasko 10% Wasa 12,5% Dodatki obejmują również wynagrodzenia robotników pracujących przy windach oraz wynagrodzenia za prace nadgodzinowe.

Wymienione podwyżki są ogółem o 5% niższe od obowiązujących w wymienionych portach dodatków strejkowych. Dodatek strejkowy pozostaje jeszcze w następujących portach.

Trangsund 25%, Kotka 25% Lovisa Walkom i Stromfors 25%, Lovisa (Dernovik) 15%, Jacobstad (z wyjątkiem drzewa tartego) 10% Brahestad 25%. Komi 20% i Tornea 20% natomiast w następujących portach został zniesiony Haukipudas, Uleaborg, Yxpila, Mollersvik, Himango, Jacobstad (tylko na drzewo tarte) Nykarleby i Kristinestad.

Według klazuli 17 taryfy płac robotników portowych nie może nastąpić żadna podwyżka wynagrodzeń, przed upływem 30 dni od czasu zawiadomienia o tem „Conference".

Skutki burzy

Burza, która szalała ostatnio w zatoce Jenisejskiej, wyrządziła znaczne szkody. Dwa parowce oraz 4 lichtugi zostały wyrzucone na ląd, około stu kutrów rybackich zatonęło, pociągając za sobą kilkaset ofiar ludzkich. Na miejsce wypadku zostały wysłane statki ratownicze.

Na marginesie walki konkurencyjnej Szczecina z Gdańskiem i Gdynią

Szybki rozwój ruchu portowego w Gdańsku i Gdyni oraz stopniowe zmniejszenie się ruchu portu w Szczecinie zmusiły sfery gospodarcze Niemiec do rozpoczęcia akcji, w rezultacie której uzyskano na kolejach niemieckich zniżki taryfowe na przewóz niektórych towarów w kierunku port Szczecin-stacja granicz 1a polska i odwrotnie.

Przyznane dla Szczecina, a częściowo również i dla innych portów niemieckich, zniżki taryfowe mają na celu oderwanie od Gdańska i Gdyni pewnej ilości ruchu towarowego i skierowanie go do portów niemieckich, zwłaszcza zaś do Szczecina. Jest to, mówiąc otwarcie, wyraźny krok naprzód w walce konkurencyjnej portów niemieckich z portami w Gdańsku i Gdyni.

Nie wiemy, czy po tym nowym fakcie walki konkurencyjnej portów niemieckich, skierowanej zarówno przeciw Gdyni jak i przeciw Gdańskowi, znajdą się jeszcze w Gdańsku tacy ludzie, którzy nadal będą widzieć w Gdyni port konkurencyjny dla Gdańska.

Naszem zdaniem nie na walkę konkurencyjną, lecz na ścisłe współżycie skazane są obydwa te blisko siebie położone porty, obsługujące jeden i tensam obszar gospodarczy, dowodem czego może być choćby ten fakt, że wszczęta przez Niemcy akcja, celem której jest zdobycie ładunków polskich dla portów niemieckich, wymierzona jest jednakowo przeciwko Gdyni i Gdańskowi.

Czas najwyższy, aby te sfery gdańskie, które dotychczas z niezrozumiałym uporem wskazują Gdynię, jako jedynego groźnego konkurenta Gdańska, zrozumiały nareszcie, z której strony grozi Gdańskowi prawdziwe niebezpieczeństwo wytężyły swe siły w tym właśnie kierunku.

Ze swej strony spodziewamy się, że miarodajne władze polskie uczynią wszystko, aby tak Gdyni jak Gdańskowi umożliwić dalszy rozwój oraz unieszkodliwić dla nich wrogą akcję portów niemieckich. W. Sk.

Przygotowania do nowego lotu transatlantyckiego

Dawno już wychodźtwo polskie nie odniosło się z takim zapałem do spraw publicznych, jak to ma miejsce obecnie ze sprawą ponownego lotu transatlantyckiego, majorów Idzikowskiego i Kubali. Praca postępuje w niezwykłem tempie i na skalę dawno niewidzianą. Wiceprezydent komitetu nowojorskiego, inż. Weissblat, będzie w Warszawie, aby miarodajnym czynnikom zdać raport z tego, co w sprawie tej zdziałał dotychczas komitet. Przywiezie on ze sobą albumy z wycinkami gazet amerykańskich i polskich o pierwszym locie naszych lotników, które złoży w hołdzie Prezydentowi Rzeczypospolitej i Marszałkowi Piłsudskiemu. Komitet drugiego lotu, który zdecydowany jest finansować to przedsięwzięcie, suggeruje, aby nowy samolot mjr. Idzikowskiego i Kubali otrzymał nazwę „Tadeusz Kościuszko". Komitet rozporządza do tej chwili sumą, przewyższającą 25,000 dolarów, reszta funduszu, potrzebnego na ten cel, jest zapewniona. Wszystkie kluby i organizacje polskie zadeklarowały większe datki. Duszą komitetu, przygotowującego lot, jest konsul Z. Marynowski.

Ceny ogłoszeń i abonamentu.

A. I Ogłoszenia na okładce	1/1 str.	zł 350,—
" " "	1/2 "	" 175,—
" " "	1/3 "	" 125,—
" " "	1/4 "	" 100,—
II Ogłoszenia w tekście	1/1 str.	zł 250,—
" " "	1/2 "	" 125,—
" " "	1/3 "	" 85,—
" " "	1/4 "	" 65,—
III Ogłoszenia za tekstem	1/1 str.	zł 200,—
" " "	1/2 "	" 100,—
" " "	1/3 "	" 70,—
" " "	1/4 "	" 50,—

IV Notatki reklamowe wiersz jednołamowy 2,—

B. Rabaty

1) Przy 3× ogłosz. 5% rab
2) " 3×5 " 10% "
3) " 6×10× " 15% "

C. Abonament

1) Rocz. (24 zeszyty) zł 12,—
2) Półr. (12 ") " 6,—
3) Kwart. (6 ") " 3,—

Adres redakcji: Gdynia, ul. 10 Lutego wila Jurek. Tel. 278

Administracja: Gdynia, ul. Starowiejska. Tel. 278

Wydawca: Drukarnia Bałtycka. **Redaktor:** Henryk Wawrzyniak. Czcionkami Drukarni Bałtyckiej — wszyscy w Gdyni.

skiemu handlowi możność pełnego rozwoju, tu bowiem wykształcony już w Gdańsku ekspedytor polski odegra pierwszorzędną rolę. Już dzisiaj stwierdzić można, że port gdyński mieć będzie nad gdańskim znaczną przewagę. Pomijając czynniki techniczne, jak wygodną kokigurację portu, decydować będą znacznie niższe koszta robót portowych. W porcie gdańskim pracować może li tylko robotnik gdański. Wobec ciągle zwiększającego się obrotu portu i większego zapotrzebowania na robotnika, płace są w Gdańsku bardzo wysokie. W Gdyni zaś pracuje tylko robotnik polski, nawet w razie najwyższego wzmożenia ruchu Polska do jedynego swego portu zawsze będzie w stanie dostarczyć potrzebną ilość sił roboczych, których praca w porównaniu z Gdańskiem będzie tańsza. Przytem koszta portowe są dotychczas i pozostaną nadal napewno mniejsze aniżeli w Gdańsku.

Sfery gdańskie już obecnie widzą w budującym się jeszcze porcie, port o wielkiej możności pracy i zarobku. To też ekspedytorzy gdańscy, którzy w handlu zamorskim odgrywają pierwszorzędną rolę, starają się pod swoją lub też zapożyczoną firmą osiadać w Gdyni, gdyż rozwój Gdyni doszedł obecnie do tak wysokiego stopnia, że stała interwencja ekspedytora stała się niezbędną.

W celu uzgodnienia pracy w tej nowej w Polsce dziedzinie handlu, jakim jest ekspedycja morska, oraz dla uchronienia portu gdyńskiego przed napływem nieporządanych elementów, powstał w Gdyni Związek Gdyńskich Ekspedytorów Portowych, który dopiero co wzmiankowany kierunek zamierza przeprowadzić. Na czele pożytecznej dla handlu polskiego organizacji stanął p. dyr. Łucjan Byczkowski. Zarząd związku udziela zainteresowanym kupcom daleko idących informacji o warunkach przywozu, wywozu i przeładunku towaru w Gdyni.

L. B-ski.

Konferencja przemysłu drzewnego

W Wiedniu odbędzie się wkrótce konferencja przemysłu drzewnego Europy środkowej oraz południowo-wschodniej. Tym razem wezmą udział w konferencji przedstawiciele Polski.

Zadaniem konferencji ma być ustalenie jednolitych, nieco wyższych jak obecnie, cen eksportowych na drzewo przeznaczone na rynki Europy zachodniej Co do wyników konferencji nie należy się zbytnio łudzić, gdyż po pierwsze wiele zainteresowanych firm drzewnych nie udało się skłonić do wzięcia udziału konferencji tak poważnego państwa eksportowego, jak Finlandja.

Wszyscy Polacy biorą udział w Powszechnej Wystawie Krajowej

Do Powszechnej Wystawy Krajowej przygotowuje się nietylko kraj macierzysty, ale także cała Polonja zagraniczna, rozsiana po wszystkich prawie zakątkach kuli ziemskiej. Czterdzieści pięć komitetów polskich poza granicami Ojczyzny zbiera dziś eksponaty, które odzwierciedlić mają całokształt gospodarczego i kulturalnego życia Polaków zagranicą. Pawilon „Polonja zagranicą" fundowany przez Polaków w Ameryce będzie po Wystawie przekształcony na Muzeum Polonji zagranicznej. Zadaniem tej stałej instytucji będzie informowanie szerokich sfer publiczności i prasy krajowej o życiu osiedli polskich na obczyźnie, tworząc żywą spójnię między polską opinją publiczną, a społeczeństwem polskiem zagranicą.

Pawilon „Polonja Zagranicą" stanie obok nowej palmiarni w Parku Wilsona i będzie okazałą budowlą nieoklasyczną o prostych linjach. Przed pawilonem, otoczonym gazonem, na brzegu basenu wodnego wśród kwietników stanie pomnik Prezydenta Wilsona. Koszta budowy pawilonu, którego budowa już rozpoczęła się wyniosą około 45,000 dolarów. Dotąd swój udział w Wystawie przyrzekli Polacy z: Ameryki, Kanady, Brazylji, Argentyny, Peru, Chili, Chin, Turcji, Węgier, Rumunji, Austrji, Czechosłowacji, Francji, Niemiec, Belgji, Danji i Łotwy. Pertraktacje z Polonją holenderską i szwedzką są w toku.

Poza udziałem rzeczonym w postaci eksponatów, wszystkie skupienia Polaków opracowują referaty, dotyczące ich życia gospodarczego i kulturalnego, tak z punktu widzenia historycznego, jak też i danych, dotyczących obecnej chwili oraz widoków przyszłej ewolucji stosunków z Macierzą. Referaty te ilustrowane mapami i fotografjami, będą wydane jako praca zbiorowa. Poza krajami posiadającemi swoje stoiska w pawilonie, wyżej wymienionemi, opracowane będą referaty, dotyczące życia Polaków z: Hiszpanji, Italji, Grecji, Jugosławji, Finlandji, Rosji, Litwy, Japonji, Australji i Afryki Poł. Skróty powyższych referatów będą wygłaszane w formie odczytów przez radjo, stanowiąc propagandę w kraju dla osiedli polskich na obczyźnie. Podczas PWK. projektuje się również światowy Sejm Polski, w którym wezmą udział Polacy ze wszystkich zakątków kuli ziemskiej.

Krótkie notatki

Zarząd Szedzkich kolei żelaznych zawarł w tych dniach umowy o dostawę następujących ilości węgla: z Polski 4000 t. po cenie 15|10 1|2 sh., z Anglji 56000 t. węgla opałowego dla lokomotyw oraz 5000 t. węgla bunkrowego.

Z inicjatywy rządu zostanie w najbliższym czasie założony bank eksportowy dla wyrobów gospodarstwa wiejskiego. Zadaniem banku będzie finansowanie eksportu wszystkich wyrobów gospodarstwa wiejskiego, które dotychczas nie zostały zsyndykowane, jak np. ser, masło, mleko, nasiona lniane i t. p.

Wydawnictwa Morskie

nakładem

Instytutu Wydawniczego Szkoły Morskiej w Tczewie (Pom.)

WYSZŁY:

K. BIELSKI	Mechanika teoretyczna	16,— zł
„	Prawidła wykon. rysunków maszyn.	1,— zł
ST. DŁUSKI	Dewiacja kompasu	5,20 zł
GARNUSZEWSKI	Budowa okrętu I.	4,55 zł
„	Teorja okrętu	4,25 zł
HRYNIEWIECKI	Zarys meteorologji	5,20 zł
G. KAŃSKI	Opisowy kurs Locji	6,50 zł
„	Streszczony kurs Praktyki Morskiej	5,20 zł
LEDOCHOWSKI	Kurs nawigacji wyd. II.	6,50 zł
„	Astronomja żeglarska	7,— zł
	Handel morski w praktyce	5,— zł
	Informator dla kandydat. na oficerów marynarki handl.	3,— zł

Podręczniki te nabywać można wprost

w Instytucie Wydawniczym Szk. Morskiej w Tczewie

(Konto PKO. nr. 39602):

albo w **Księgarni Bałtyckiej** **Gdynia**

ulica Starowiejska.